

## O kolejce linowej AGH – na poważnie

W „Gazecie Wyborczej” z piątku (8 lutego br.) pojawiło się doniesienie o planach budowy przez AGH (na terenach należących w całości do naszej uczelni) kolejki linowej, będącej eksperymentalnym modelem nowego środka transportu miejskiego, który mógłby rozwiązać przynajmniej część problemów komunikacyjnych, nękających mieszkańców naszego miasta.

Przyjęta w tym doniesieniu konwencja wykpienia pomysłu (oraz z funkcji i nazwiska mnie osobiście) bez najmniejszej próby zrozumienia istoty mojego pomysłu spowodowała, że do Czytelników dotarła tylko część przekazywanych przez AGH informacji, a w dodatku ta część pokazana została w krzywym zwierciadle. Uważam, że mieszkańcom Krakowa należy się pełna i rzetelna informacja, chciałbym więc niniejszym przedstawić kilka uzupełniających danych, które GW pominęła, bo nie pasowały do założonej koncepcji „wesolego” artykułu.

### Sprawa pierwsza i najważniejsza – po co my to robimy?

Otóż głównie w celu eksperymentalnego sprawdzenia, czy i w jakim zakresie nowoczesna miejska kolej linowa może uzupełniać tradycyjne środki komunikacji, których niewydolność w warunkach naszego miasta już od dawna stanowi przedmiot strapienia Krakowian. Rosnąca liczba pojazdów (wliczając w to także naziemne pojazdy komunikacji miejskiej) prowadzi do zjawisk znanych nam z codziennych wędrówek po mieście: korki na ulicach, ciasnota na parkingach, hałas, spaliny... Jak długo tak można? Trzeba coś z tym zrobić!

Trudno jednak wyburzać zabytkowe czy chociażby tylko użyteczne budowle, żeby poszerzać jezdnie i torowiska tramwajów. Trudno bez końca uszczuplać miejską zielen, zalewając coraz to nowe jej obszary betonem i asfaltem. Trudno schować wszystkie domy za dźwiękochłonnymi ekranami, przypominającymi mury getta. Trudno chodzić po mieście w masce gazowej, a przecież potrzeb komunikacyjnych stale przybywa!

Odpowiedź jest prosta: Trzeba przynajmniej część potrzeb transportowych ulokować w innym miejscu, niż na coraz bardziej zatłoczonej powierzchni ziemi. Można w tym celu zejść pod ziemię. Jednak od dawna słyszymy, że inwestycja w postaci metra dla Krakowa jest zbyt kosztowna i trudna, szczególnie w naszym mieście, którego zabudowa stanowi nienaruszalny skarb dziedzictwa światowej kultury. Można jednak także spróbować wykorzystać przestrzeń ponad ulicami. Naturalnie, nie nad wszystkimi – ale tam, gdzie warunkowo temu sprzyjają, będzie to na pewno o wiele tańsze, niż drażnienie podziemnych tuneli.

Kolejka linowa nie necessarily musi się kojarzyć z trasami narciarskimi lub z lunaparkiem. To nowoczesny środek komunikacji, nie zabierający

prawie wcale deficytowego terenu na powierzchni ziemi, gdyż pod trasą „gondolówki” mogą bez żadnych ograniczeń rosnąć kwiaty i niezbyt wysokie drzewa, a przy tym często kursujący (kolejne wagoniki kolejki mogą pojawiać się przy platformie nawet co kilkadziesiąt sekund), szybki (w czasie kilkunastu minut można przemieścić się na odległość kilku kilometrów) i czysty ekologicznie (napędzany wyłącznie elektrycznie, przy czym cała maszynownia może być ulokowana na odległej, końcowej stacji). Przypomnijcie sobie Państwo z górskich wycieczek, jak cichy jest transport linowy w porównaniu z rykiem silników autobusowych czy zgrzytem tramwajów. Przypomnijcie sobie także tych wszystkich ludzi, którzy stracili zdrowie, a czasem także i życie, potrąceni przez autobusy, samochody i tramwaje. Historia transportu nie zna natomiast przypadku przejechania człowieka przez kolejkę linową...

### Jak widać transport linowy w mieście może mieć sens

Są jednak liczne wątpliwości. Jak to będzie wyglądało? Czy nie zszpeci miasta? Czy się opłaci? Czy zapewni żądaną przepustowość? Czy nie będzie demolowane przez chuliganów?

Na te i podobne pytania odpowiedź może dać tylko eksperyment. Ktoś musi zbudować próbną linię miejskiej kolei linowej i musi to przebać w normalnej eksploatacji – żebyśmy mogli powiedzieć: „tak, to nam się podoba!” albo „nie, to jednak nie jest to”.

### Kto ma taki eksperyment podjąć? Kto ma spróbować wyprzedzić swój czas?

To jest właśnie rola nauki. Twierdzę, że właśnie nasza duża i dobra uczelnia techniczna jest do tego szczególnie predestynowana. Dlaczego? Bo naukowcy z AGH są najlepszymi w Polsce specjalistami od transportu linowego. Bo dysponujemy dostatecznie rozległym terenem, na którym można posadzić kolejkę bez wnikania się w niekończące się spory z właścicielami gruntu, skutecznie blokującymi w Krakowie wszelkie inwestycje miejskie. Bo unikatowy układ miasteczka studenckiego i gmachów dydaktycznych AGH stwarza potrzebę komunikacji wahadłowej o dużym natężeniu ruchu w ciągu przynajmniej kilkunastu godzin dziennie przez cały rok, więc będzie można zebrać konieczne doświadczenia eksploatacyjne. A na koniec dlatego, że to właśnie my jesteśmy tak dalece wiarygodni, iż dwie duże firmy, zajmujące się budową i eksploatacją sprzętu do transportu linowego, są skłonne wybudować tę kolejkę **bez jakiegokolwiek wkładu finansowego ze strony AGH**, traktując to przedsięwzięcie jako eksperyment, którego wynikiem są także żywo zainteresowane.

Jakie to są firmy? Tego nie ujawnię, bo obawiam się kolejnego „wesolego” artykułu, który zepsuje do końca to wszystko, czego się nie udało jeszcze zepsuć GW w ubiegły piątek. Apeluję jednak o pomoc i poparcie tych wszystkich, którzy tkwiąc w korkach lub czekając na autobus wiedzą, że od samego narzekania komunikacja miejska się nie poprawi!

Łączę wyrazy szacunku

ZBIGNIEW SULIMA

## Dziennikarstwo „rzetelnawe”

Przyznam, że zaglądam dość sporadycznie do najpoczyńszych, jak wskazują badania, dziennik Rzeczypospolitej. Czytuję więc konkurencję dla ww. tytułu i bardzo sobie ją chwalebę. Jednak w piątek, wiedziony doniesieniami znajomych, przemogłem się i po gazecie ową sięgnąłem.

Dodatek krakowski zaopatrzone był na pierwszej stronie w tytuł „Bujanie w obłokach” – podtytuł „Kolejka zamiast autobusu” (Gazeta Wyborcza Kraków 08.02.2002 r.) – czyli rzecz o projekcie budowy

przez AGH kolejki linowej od Alei Mickiewicza do Miasteczka Studenckiego.

Mimo sztywnego rysunku na pierwszej stronie, sam tekst raczej stonowany, styl charakterystyczny, niemniej dominowały fakty, trochę wypowiedzi. W sumie to nie ma się do czego czepiać, tylko nie wiedzieć czemu, autorka uparła się na „latające wagoniki” – przyznam, że nie spotkałem się jeszcze nigdy z czymś takim.

Miałem już zająć się czymś innym, ale na końcu tekstu znalazłem

informację – „komentarz i forum – strona 2”. Tam kontynuacja tematu i tytuł – „Kolejka jak podwiązka” – czyli nic innego, jak wywiad z Rektorem AGH. Pytania co prawda wyglądały tak, jakby autorka kierowała je do redakcyjnego kolegi, ale pomyślałem – co się tam będę czepiał, przecież nie każdy potrafi wczuć się w sytuację, w jakiej się znalazł. W tekście następna porcja informacji o projekcie powstania kolejki i to z samego źródła czyli od pomysłodawcy – Rektora AGH. Miżery jednak był ten wywiad, bo miejsca przecież musiał ustąpić komentarzowi poniżej, który krył się za co najmniej zaskakującym, tytułem: „Profesorskie Wierchy”.

Już pierwsze zdanie to jak wystrzał z armat superpancernika do zorzy polarnej – „Plany kielkujące w głowach wpływowych profesorów AGH można uznać za niedorzeczne, nie sposób odmówić im jednak spójności”. Pocięzyla mnie chociaż ta „spójność”, ale gdzie tam – to tylko wybieg autora, żeby móc sobie dalej użyć. A co, a jak... Jak prac, to po wszystkich! Jakby więc ktoś nie wiedział, to zaglądnij do ww. tekstu dowie się, że planowana eksperymentalna kolej linowa pomyślana została w związku z przerobieniem Krakowa na Tatry, co jest efektem pomysłu zorganizowania w naszym mieście zimowej olimpiady, a ten po-